



## QUELLES PERSPECTIVES D'AVENIR POUR UNE LIGNE FERROVIAIRE NAMUR - PARIS ?



Avec la disparition des liaisons internationales Paris - nord de l'Europe passant par la Sambre, l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe s'est éloigné de la région parisienne mais aussi de ses voisins belges.

Ainsi, aujourd'hui, malgré le risque d'engorgements et la distance, les 2/3 des habitants de l'arrondissement travaillant en région parisienne préfèrent utiliser la voiture plutôt que le train. Même dans le cas le plus favorable au train, c'est-à-dire où les habitants de Sambre-Avesnois disposent d'une gare dans leur commune de résidence, la voiture capte la majorité des flux.

En 2005 et 2007, des liaisons ferroviaires transfrontalières ont été mises en place. Toutefois, elles présentaient des temps de changement trop conséquents pour demeurer attractives. Elles ont donc été supprimées.

Une desserte ferroviaire transfrontalière allant jusque Paris est pourtant justifiée au regard des potentialités d'attractivité qui s'offrent à elle.

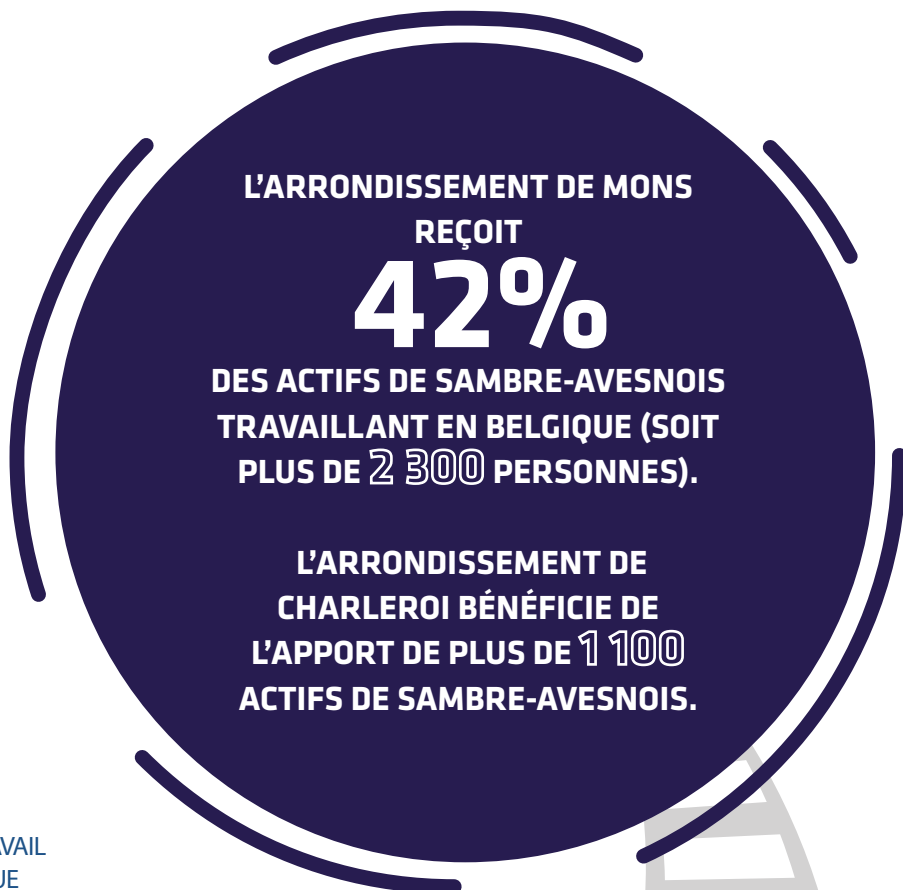


# CONSTATS

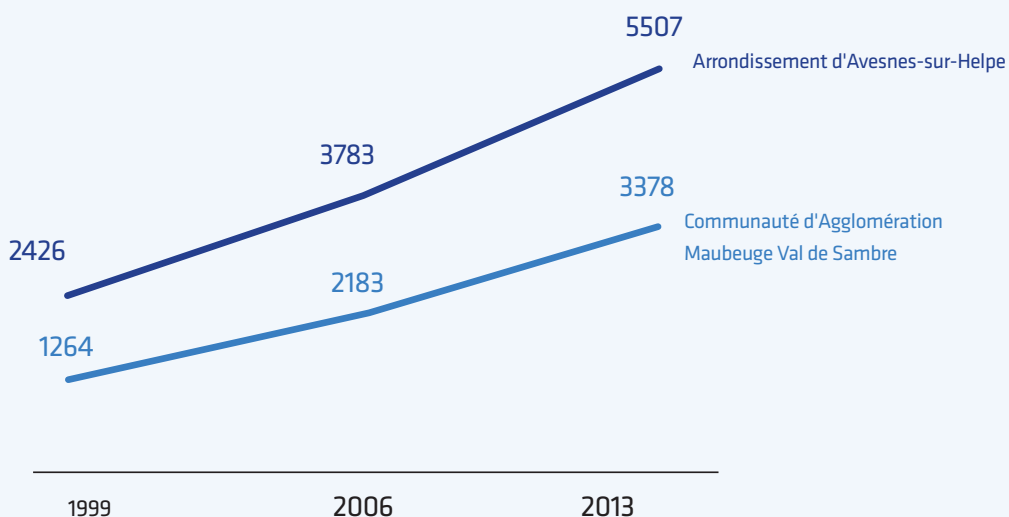
## Des habitudes de déplacement historiques croissantes entre la Sambre et la Belgique

De tout temps, les échanges entre l'agglomération sambrienne et la Belgique ont été conséquents, tant pour les loisirs, que pour les commerces et le travail.

L'importance de la main d'œuvre belge pour les usines françaises a marqué les années 1960 et 1970. Aujourd'hui, c'est en sens inverse que s'effectuent ces mouvements transfrontaliers liés au travail. Depuis 1999, les flux de travailleurs de l'arrondissement d'Avesnes vers la Belgique augmentent de manière extrêmement rapide.



MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL  
SORTIES VERS LA BELGIQUE  
( EN NOMBRE D'ACTIFS )



## Des déplacements quotidiens persistants entre la Sambre et Paris

Naguère étape intermédiaire entre Paris et le nord de l'Europe (Amsterdam, Cologne), la Sambre constitue désormais le prolongement d'un axe Paris-Picardie, s'apparentant ainsi à une voie sans issue.

Après une phase de croissance jusque le début des années 2000, le volume des migrations domicile-travail entre le Val de Sambre et Paris tend depuis à diminuer. La détérioration de l'offre ferroviaire a certainement joué un rôle dans cette évolution, en rendant le territoire sambrien moins accessible.

Malgré ces freins de mobilité, les déplacements domicile-travail persistent entre les deux territoires et représentent encore aujourd'hui un nombre d'actifs relativement important.



MIGRATIONS DOMICILE-TRAVAIL DE L'ARRONDISSEMENT D'AVESNES-SUR-HELPE VERS LA RÉGION PARISIENNE

	En nombre d'actifs			
	1999	2006	2013	2006 à 2013
Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre	361	408	337	-71
Arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe	682	786	652	-134

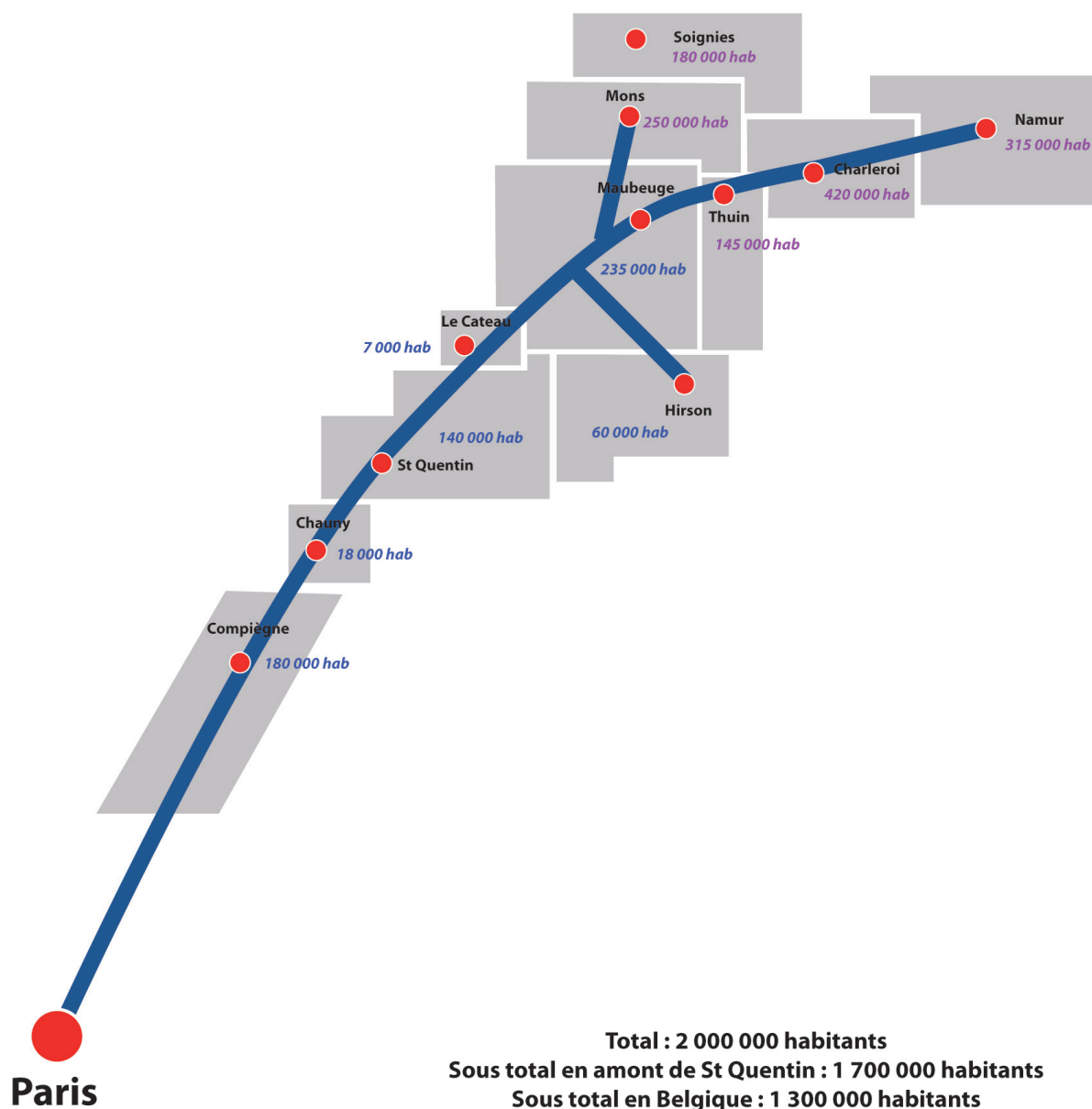
## Un axe tourné vers 2 millions d'habitants

La liaison ferroviaire reliant Paris à la Picardie est fortement fréquentée mais le nombre de voyageurs diminue sur le tronçon du département du Nord. Réintégrer cet axe à une liaison transfrontalière permettrait d'accroître sa fréquentation au-delà de Saint Quentin.

L'axe Namur-Paris concernerait 2 millions d'habitants au total, répartis entre la France et la Belgique. Les aires urbaines du Hainaut français et belge concernées par l'axe ferroviaire représentent à elles seules un poids démographique de 1,2 million d'habitants.

### AXE HAINAUT-PARIS

( EN NOMBRE D'HABITANTS )



# QUEL AVENIR ?

## Des opportunités à saisir à l'échelle transfrontalière

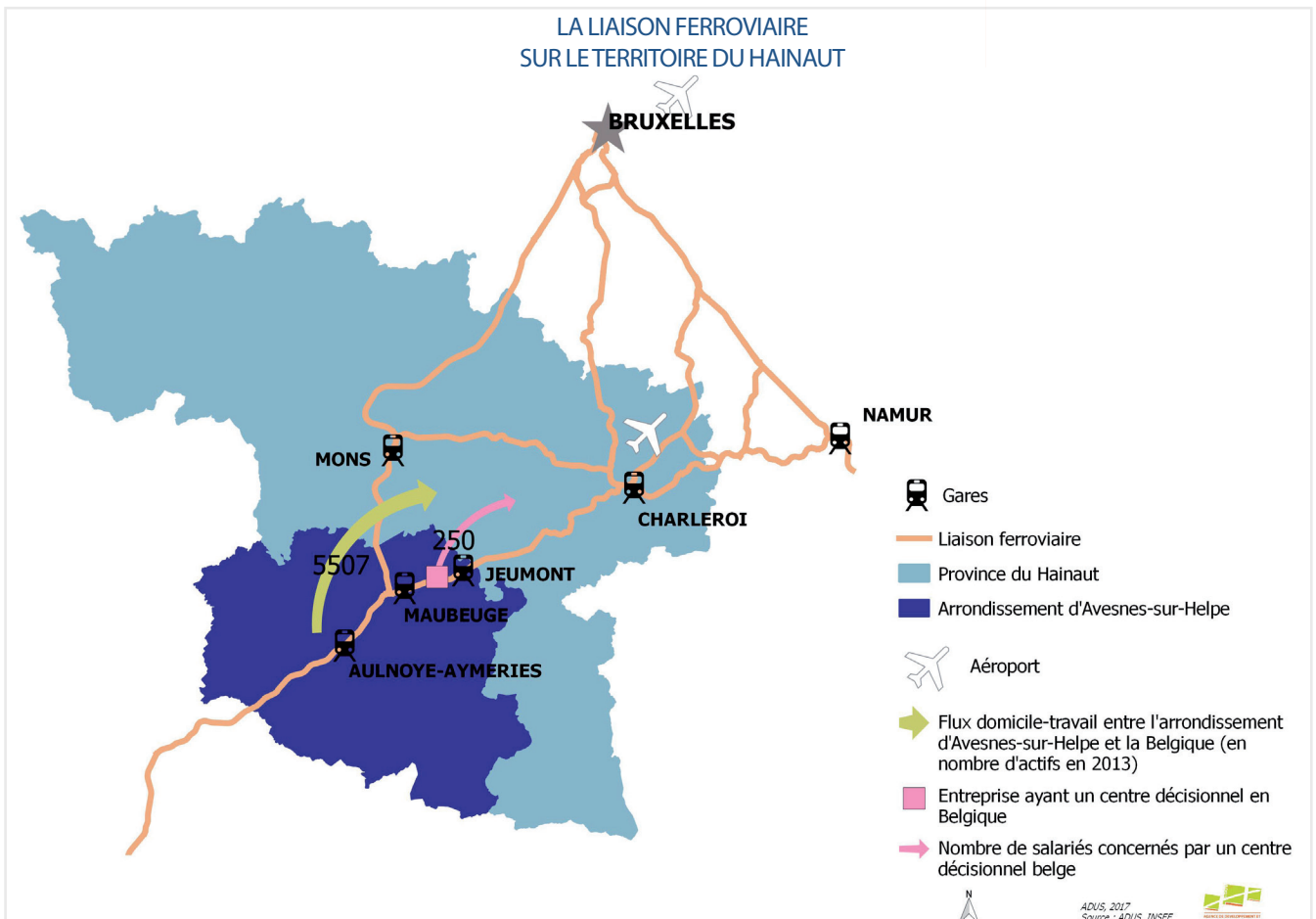
Durant les années 1990 est intervenue une forte augmentation des flux de travailleurs de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe vers la Belgique. Depuis, les mouvements transfrontaliers, auparavant marginaux, ne cessent de croître. Des différentiels de salaire et l'attractivité de missions d'intérim en Belgique pourraient expliquer cette évolution.

Il faut également tenir compte de l'aéroport de Charleroi, qui est relié à la gare de cette ville par une navette. Cet équipement est d'ores et déjà abondamment utilisé par la population sambrienne pour des raisons touristiques. Rendu accessible par le train, il pourrait être intéressant vis-à-vis de la clientèle d'affaire et touristique.

Cette liaison ferroviaire permettrait également à la population sambrienne de bénéficier d'une connexion avec Bruxelles et Zaventem, ainsi que tout le nord de l'Europe, tant pour les déplacements professionnels que touristiques.

### CONCLUSION :

Restaurer une liaison transfrontalière est nécessaire vis-à-vis des migrations domicile-travail. Elle est utile pour les pratiques de loisirs. L'enjeu est à la fois de proposer une offre pertinente pour répondre aux préoccupations des usagers professionnels et touristiques et d'engager une transition vers des pratiques de déplacements plus durables.

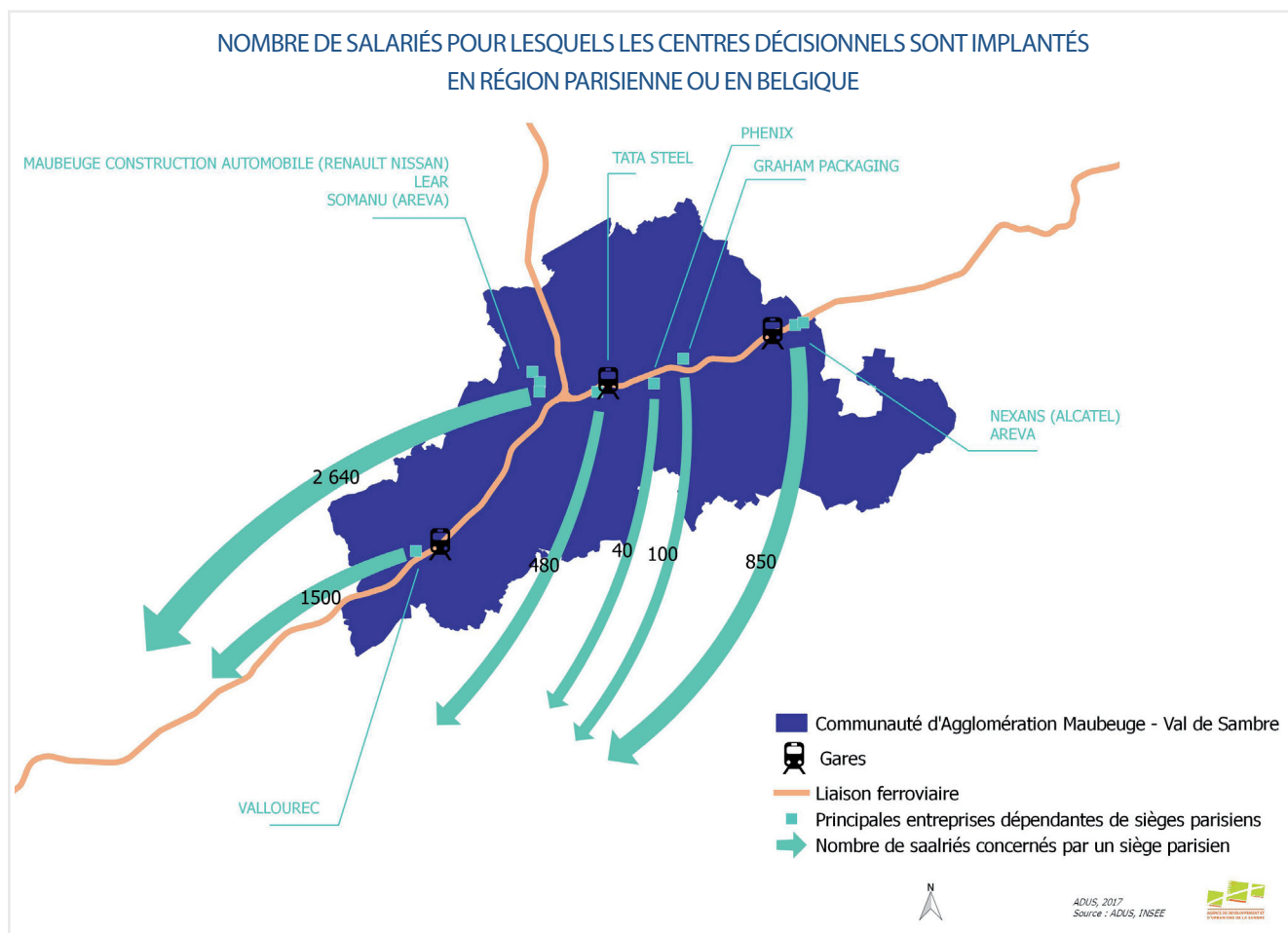


QUELLES PERSPECTIVES D'AVENIR POUR UNE LIGNE FERROVIAIRE NAMUR – PARIS ?

ADUS / Janvier 2018



## Des usagers en attente d'une offre de transport directe entre le Hainaut franco-belge et la région parisienne



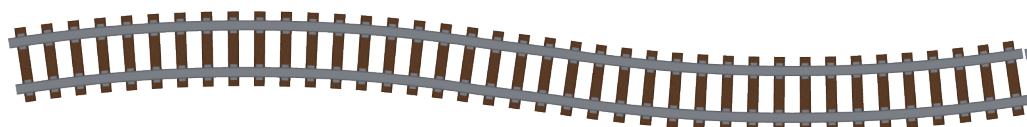
Malgré une desserte ferroviaire actuellement peu favorable, les flux de migrations domicile-travail montrent bien l'existence d'une clientèle potentielle : près de 700 habitants de l'arrondissement d'Avesnes-sur-Helpe travaillent en région Parisienne en 2013.

A ces flux s'ajoutent les déplacements de personnes travaillant dans l'arrondissement et amenées ponctuellement à se rendre en région parisienne pour des rendez-vous ou des réunions. Il s'agit de déplacements liés à la persistance de l'importance

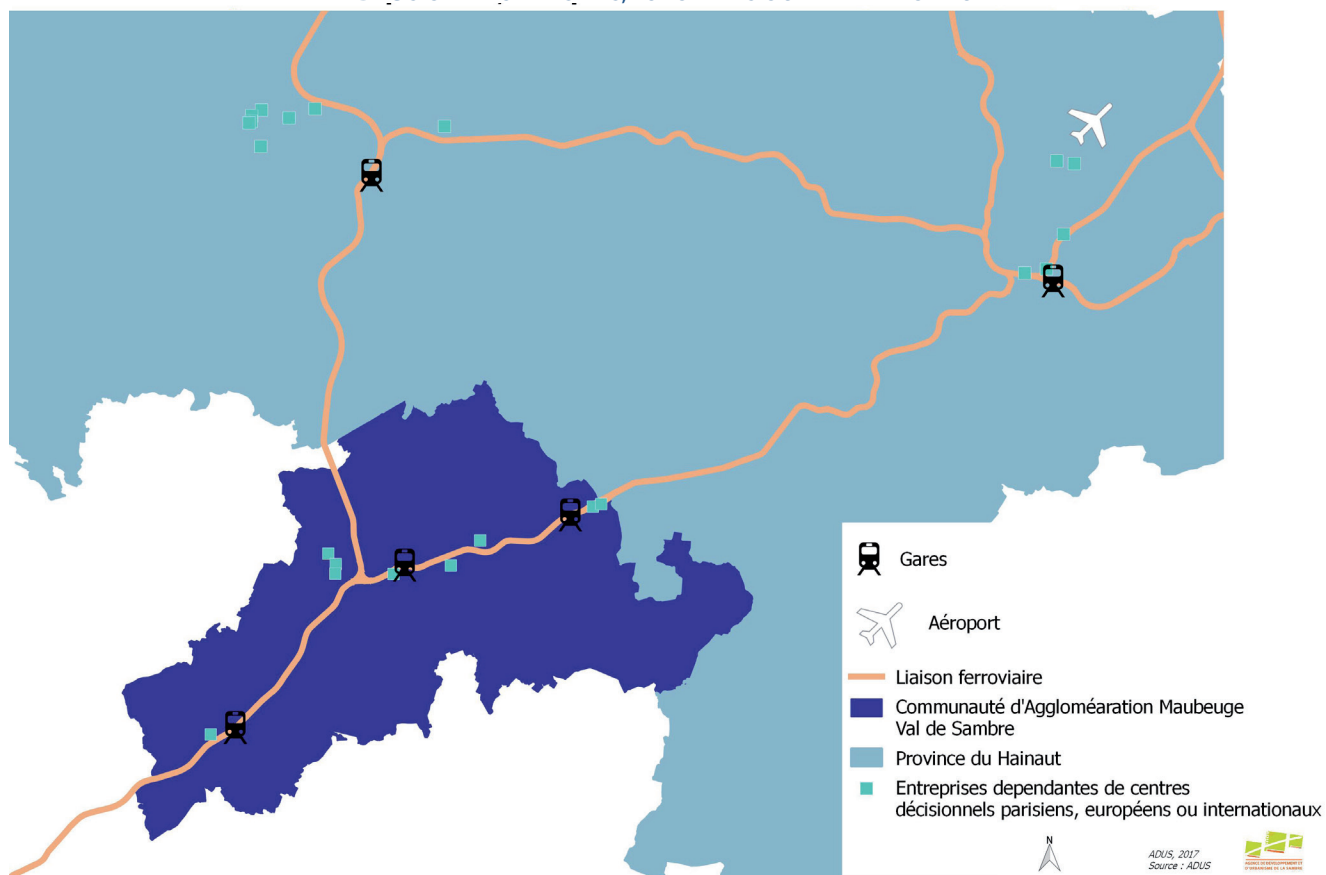
de Paris sur le plan administratif et surtout au poids du tissu économique sambrien, en particulier les établissements dépendant d'entreprises dont le siège social ou autre centre décisionnel est localisé dans la capitale ou à proximité.

Il existe ainsi neuf entreprises de plus de 100 salariés qui sont implantées sur le territoire de l'Agglomération Maubeuge - Val de Sambre et qui ont des centres décisionnels situés en région parisienne. Les trois premiers employeurs de l'agglomération en font partie.

La facilité d'accès au siège social ou la possibilité pour les salariés de celui-ci de se rendre facilement sur les sites du groupe ont un impact sur les possibilités de recrutement ainsi que sur la vision que les dirigeants de l'entreprise ont d'un établissement et du territoire.



## LES PRINCIPAUX EMPLOYEURS DU HAINAUT DÉPENDANTS DE CENTRES DÉCISIONNELS PARISIENS, EUROPÉENS OU INTERNATIONAUX



Un tissu de grandes entreprises est implanté à proximité directe de l'axe ferré du Hainaut. Ainsi, 22 grandes entreprises ont des centres décisionnels situés en région parisienne, en Europe ou à l'international. Ceci les amène à privilégier des modes de transport en commun, tels que le train et l'avion, pour optimiser les temps de déplacement sur ces longues distances.

A ce jour, en l'absence d'offre ferroviaire, les habitants, touristes et employés des aires urbaines wallonnes sont contraints de se rendre à Bruxelles ou au Luxembourg pour se rendre à Paris.

### CONCLUSION :

Dans un contexte où les exigences en matière de temps de déplacements sont de plus en plus élevées, les modes de déplacements actuellement utilisés entre le Hainaut et la région parisienne s'avèrent peu adaptés et renforcent le phénomène de dépendance à la voiture. Optimiser l'offre ferroviaire entre le Hainaut et la région parisienne par un axe plus direct est primordial pour répondre aux besoins de mobilité des salariés et des habitants.

# Quels seront les usagers des gares ?

Chaque gare constitue une centralité, un pôle autour duquel gravitent les flux de déplacement. Elles sont un gage d'attractivité pour les villes, et plus généralement pour les aires urbaines. Elles apportent d'une part un service pour les entreprises, afin que leurs salariés puissent se déplacer facilement entre leur domicile et leur lieu de travail, leurs donneurs d'ordre, leurs clients. Elles permettent d'autre part aux habitants de se déplacer pour leurs loisirs. Enfin, elles offrent la possibilité aux touristes d'accéder aux lieux d'intérêt. Ces différentes destinations constituent des générateurs de déplacement. Ces derniers, lorsqu'ils sont facilement accessibles en train, représentent des potentiels usagers des gares.

Ainsi, il est proposé un jeu de cartes permettant de comprendre les distances entre les

gares majeures situées sur l'axe Namur-Paris et différents grands générateurs de déplacement (de travail et de loisir).

La marche étant un mode de transport naturellement utilisé, simple et gratuit, le temps de parcours piéton permet de se représenter facilement les distances et de les transposer à son propre mode de vie. Chaque carte représente ainsi les générateurs de déplacement situés à moins de 10 minutes et 20 minutes à pied de la gare.

D'autres modes de déplacements peuvent toutefois être choisis par les usagers, ou développés par les acteurs publics et privés, pour connecter plus facilement et plus rapidement les gares des générateurs de déplacement. Il s'agit par exemple de l'offre cyclable, des bus, ou encore des navettes

d'entreprises. Ces modes permettent de se déplacer plus vite et donc d'atteindre des points d'intérêt plus éloignés des centres-villes, augmentant ainsi le nombre d'usagers pouvant être intéressés par le train.



## LES LIEUX D'INTERÊT AUTOUR DES GARES

(légende utilisée pour les cartographies des pages suivantes)

Gare

**Durée des déplacements à pied depuis la gare**

- Déplacements de moins de 10 minutes
- Déplacements de moins de 20 minutes

**Les déplacements quotidiens**

- Entreprises de plus de 200 salariés
- Institutions
- Enseignement supérieur

**Les déplacements de loisirs et de tourisme**

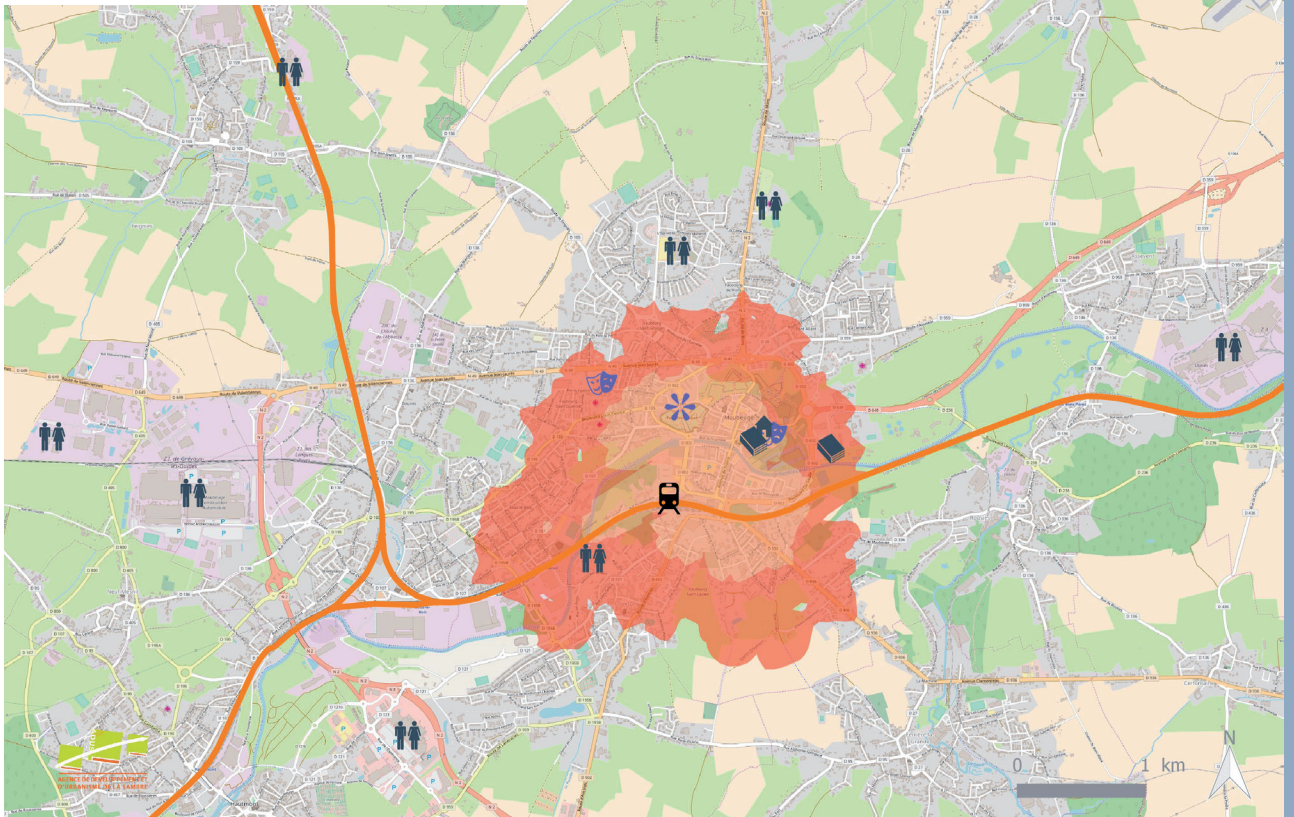
- Évènementiel
- Tourisme
- Culture

ADUS, 2017  
Source : ADUS, OSM

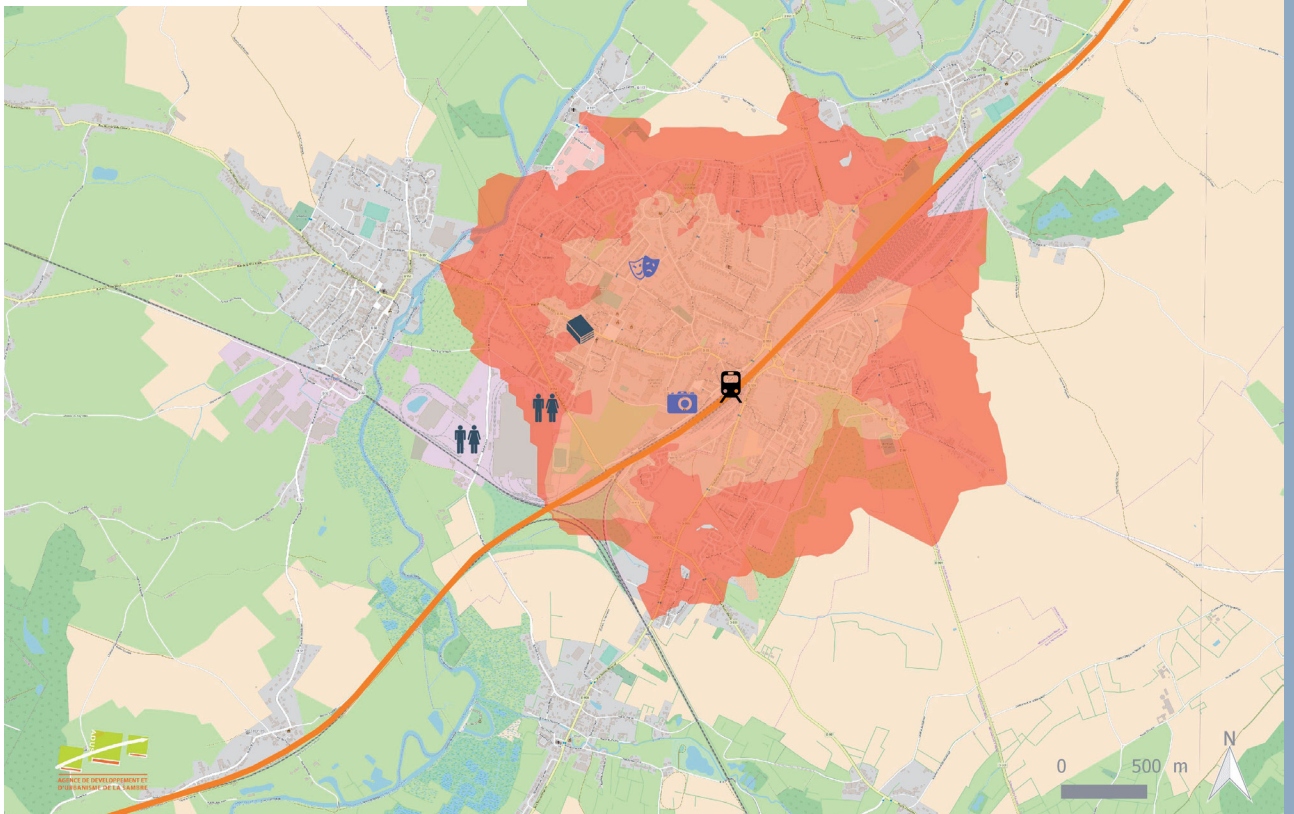
**LES LIEUX REPÉRÉS :**

- Institutions :**  
sièges d'intercommunalités
- Enseignement supérieur :**  
pôles universitaires, classes préparatoires aux grandes écoles et écoles diverses (les lycées ne proposant que des BTS n'ont pas été pris en compte)
- Évènementiel :**  
palais des congrès, évènements marquants (grand festival, Doudou), activités sportives de haut niveau
- Tourisme :**  
équipements susceptibles de drainer un volume élevé de personnes extérieures au territoire
- Culture :**  
salles de spectacles et centres culturels accueillant un nombre important de spectacles professionnels

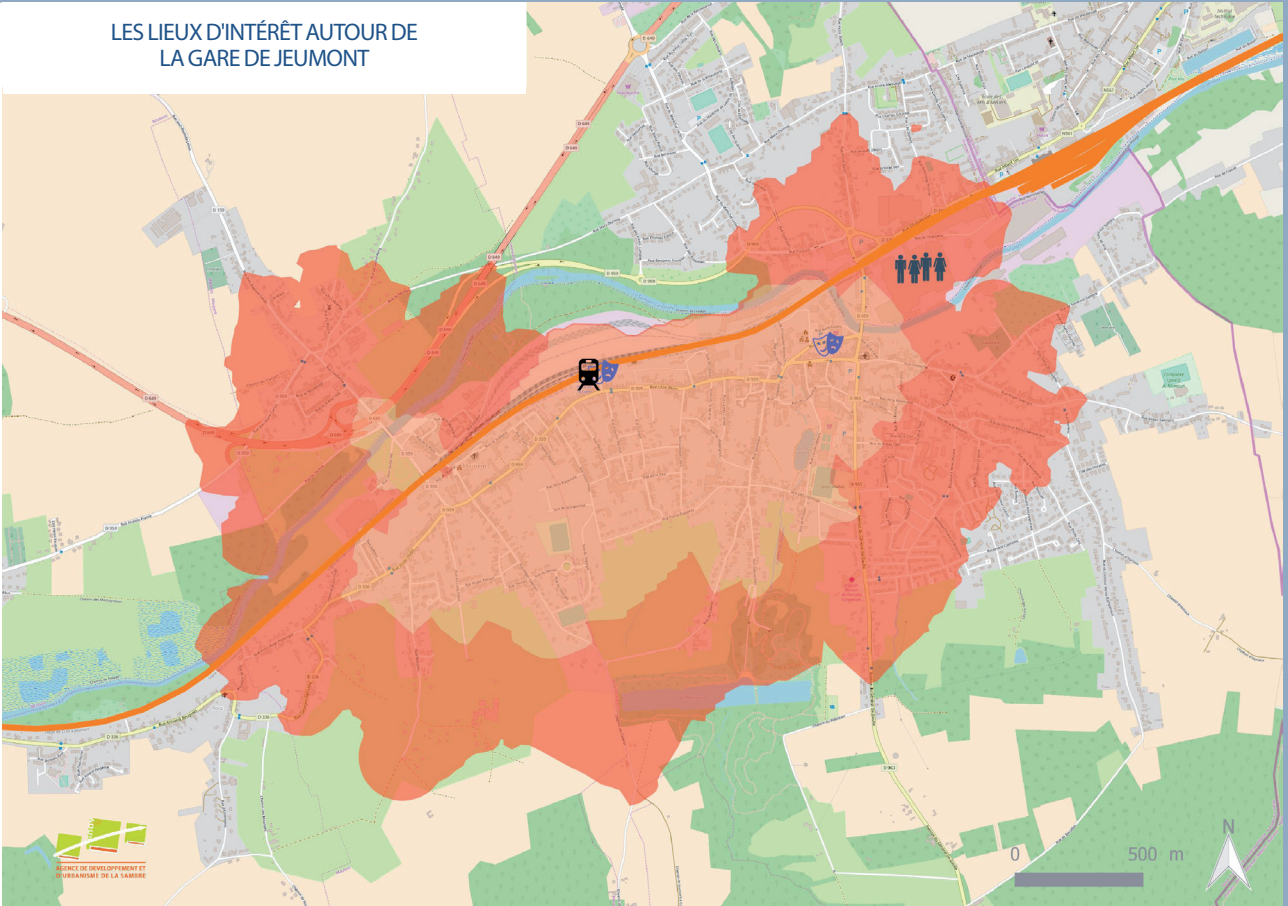
LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE DE MAUBEUGE



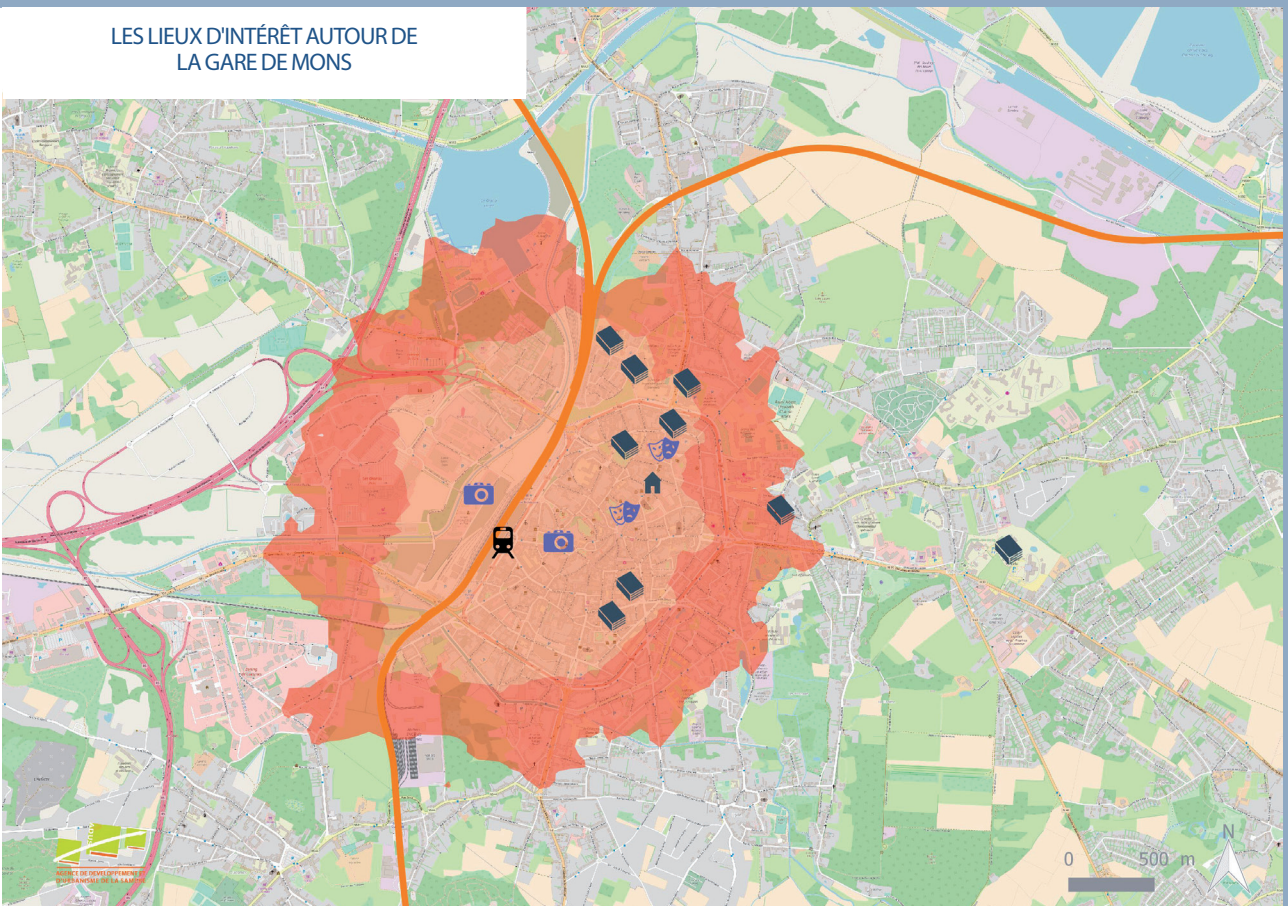
LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE D'AULNOYE-AYMERIES



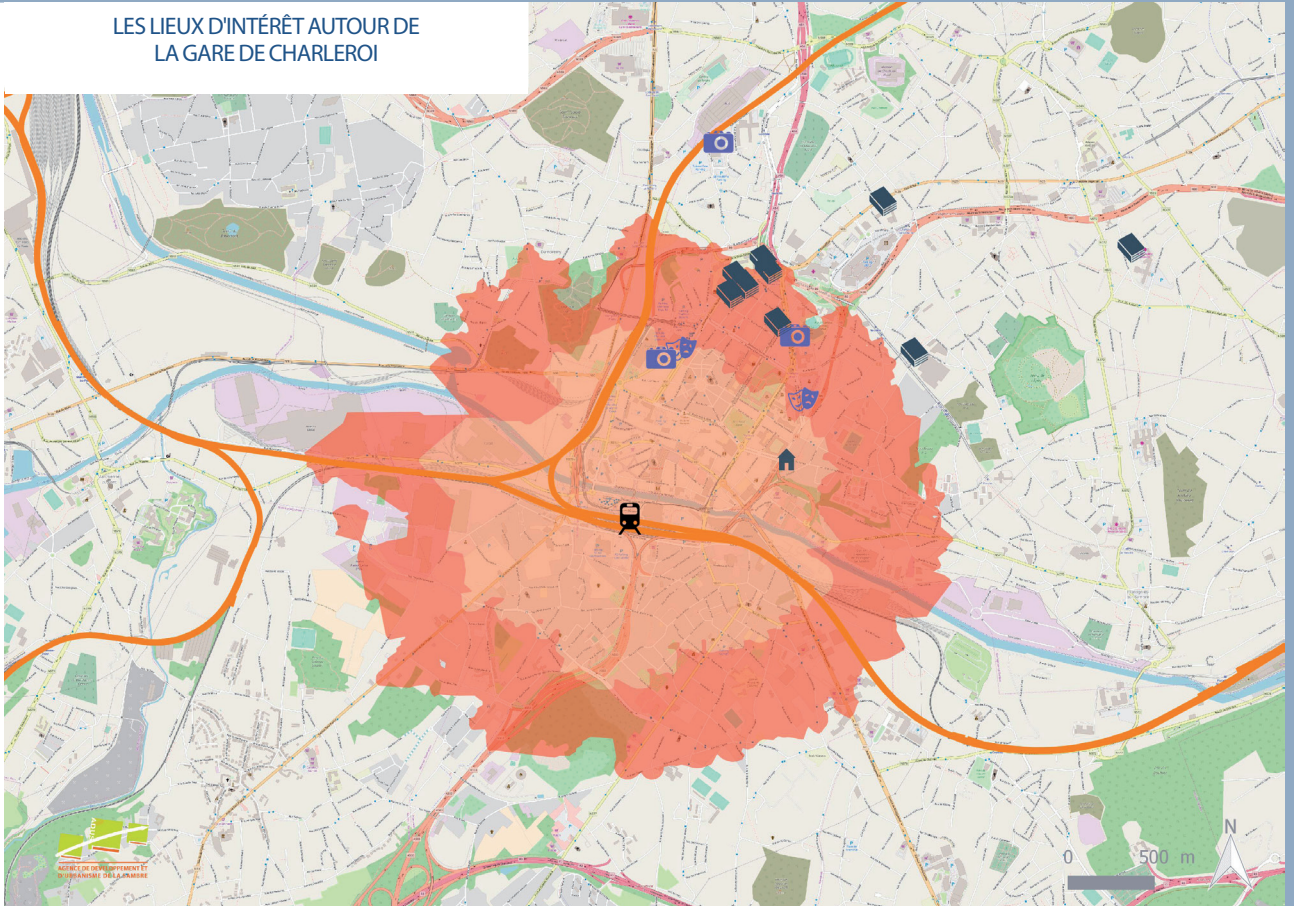
LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE DE JEUMONT



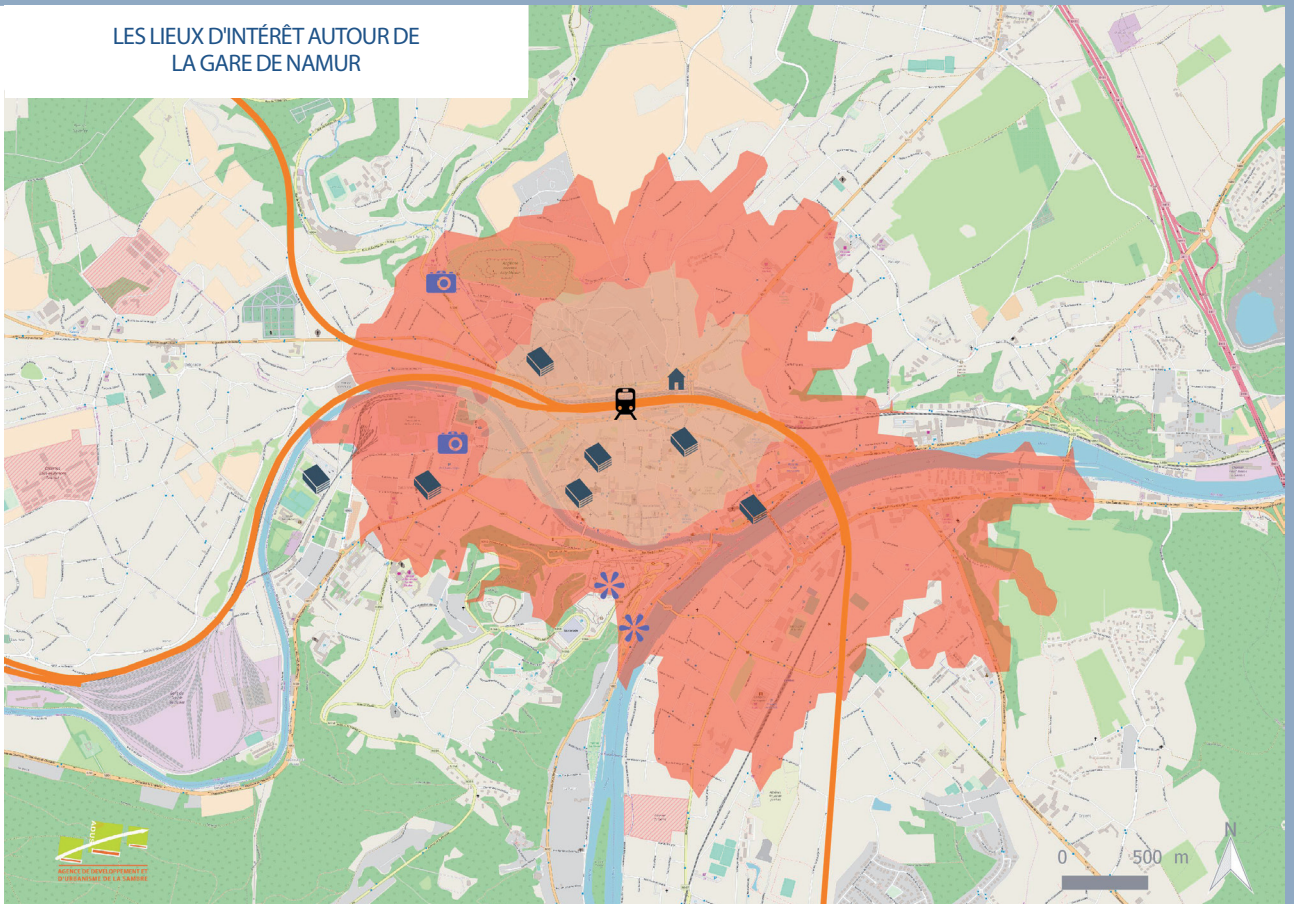
LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE DE MONS



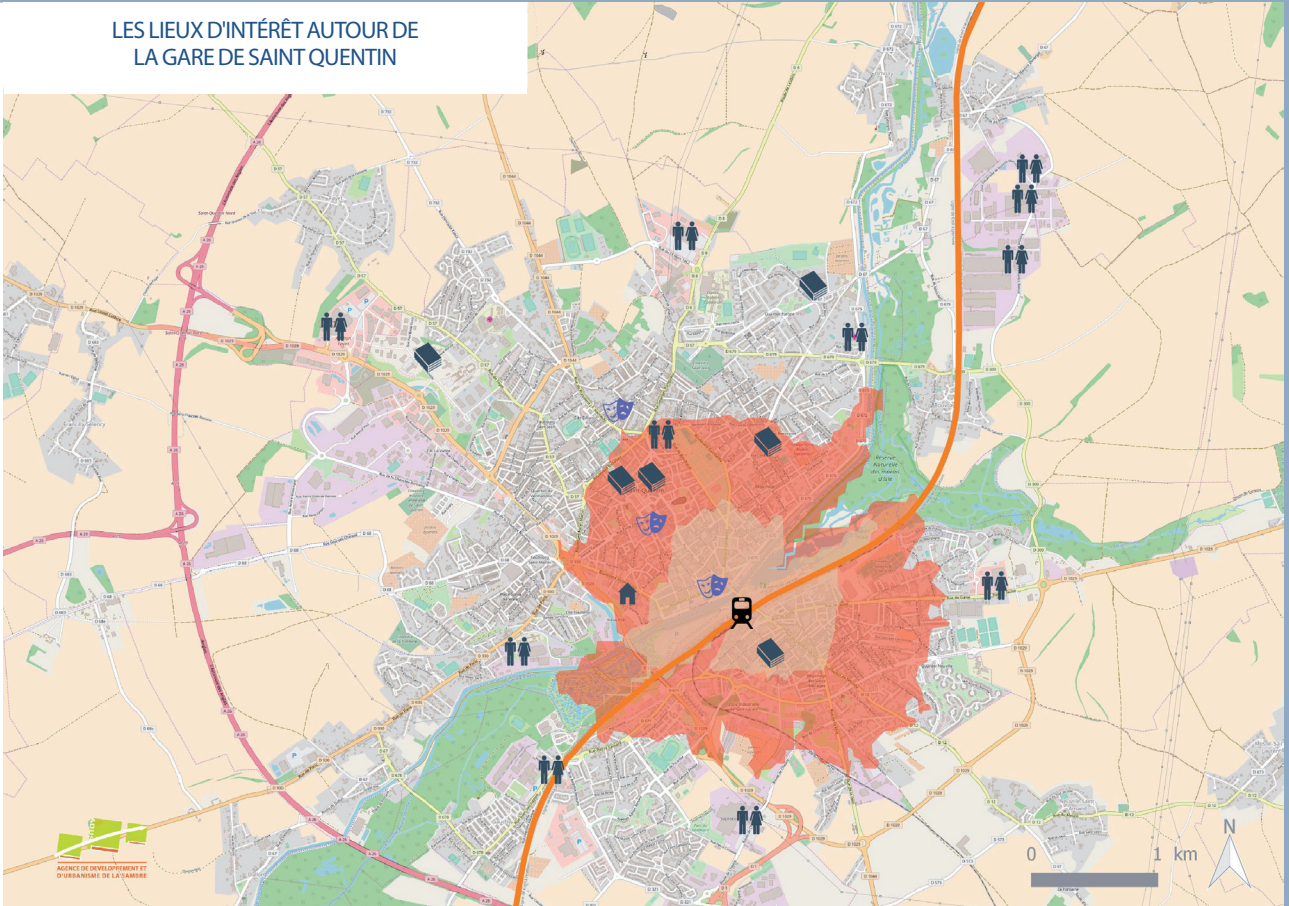
LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE DE CHARLEROI



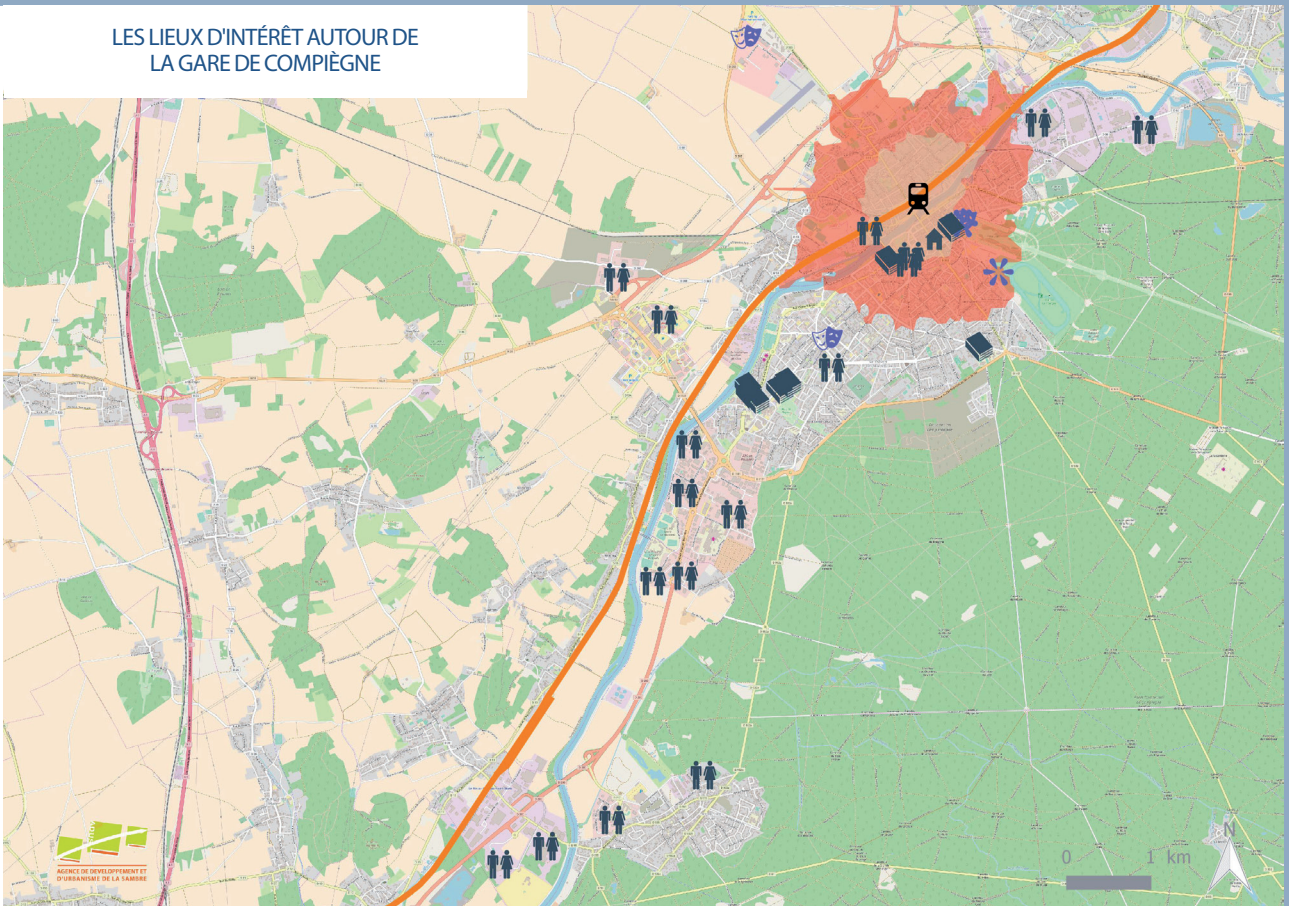
LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE DE NAMUR



LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE DE SAINT QUENTIN



LES LIEUX D'INTÉRÊT AUTOUR DE  
LA GARE DE COMPIÈGNE





AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET  
D'URBANISME DE LA SAMBRE

19, RUE DE FLEURUS  
BP 30273  
59607 MAUBEUGE CØDEX

TÉL : 03.2753.01.23  
MAIL : ADUS@ADUS.FR  
WWWADUS.FR